

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



STURMBOOTE deutscher Pioniere

1934-1945

Horst Scheibert



Echte Übersetzfotos sind wegen der damit verbundenen Gefahren selten. Auch diese beiden Aufnahmen wurden vermutlich bei Übungen gemacht.



Waffen-Arsenal

Sonderband S-45

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Startende Pionier-Sturmboote im feindlichen Feuer, Finnland 1942.

STURMBOOTE DEUTSCHER PIONIERE 1934 - 1945

Horst Scheibert

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

QUELLEN

MERKBLATT 45a/22

"Das Pionier-Sturmboot - Ausbildung und Einsatz"
vom 1.9.1942

Dienstvorschrift D 525/1

"Sturmbootmotor 39 - Beschreibung und Bedienungs-
anleitung" vom 18.4.1940

Bundesarchiv Koblenz (BA)

Zentralarchiv der Pioniere

Archiv Podzun-Pallas

Archiv H. Scheibert

Archiv W. Fleischer

Archiv H. Riebenstahl

Munin-Verlag

TITELBILD

Zuwaterbringung eines Pionier-Sturmbootes unter
Nebelschutz.

Das farbige Titelbild zeichnete Horst Helms.



Bei diesem Einsatz befindet sich im Boot auch ein Flammenwerfer-Stoßtrupp - ausgerüstet mit dem kleinen Flammenwerfer 35. Hieran, an dem nur noch schwachen Nebel und den zahlreichen Helfern, ist zu erkennen, daß es sich um eine spätere Übersetzwelle handelt.

© Copyright, 1997

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks

beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,

Kohlhäuserstr. 8

61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT

Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL

Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:

VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-05 98-4

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH

Kohlhäuserstr. 8

61200 Wölfersheim-Berstadt

Telefon: 0 60 36 / 94 36

Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb

für Österreich:

Pressgroßvertrieb Salzburg

5081 Salzburg-Anif

Niederalm 300

Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 19,80 DM, Österreich: 145,00 Schilling,
Schweiz 19,80 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

VORWORT

In dem Wort "Sturm" liegt der Begriff "Angriff". So ist es auch das Pionier-Sturmboot, und dieses fast ausschließlich (mehr als beim Sturmgeschütz, das auch im Verteidigungsfall gute, oft sogar bessere Dienste leistet) ein Mittel zum Angriff über Gewässer.

Gelingt es nicht im überraschenden Vorstoß unzerstörte Brücken in Besitz zu nehmen, kommt es zum Angriff über den Fluß. Hierbei gehen die ersten Wellen unter möglichst starkem Feuerschutz durch Artillerie und Kampfflugzeuge mit Infanterie auf Sturmbooten über das Gewässer, gefolgt von Floßsäcken mit leichten Unterstützungswaffen wie Pak und Granatwerfer. Nach Bildung eines möglichst großen Brückenkopfes folgen Fähren mit Kampfpanzern und anderem schweren Gerät. Erst wenn mit deren Hilfe der Brückenschlag eine große Tiefe erreicht hat, kann ein Brückenschlag erfolgen (s. Waffen-Arsenal S-41).

Am gefährdetsten sind die ersten Sturmbootwellen, da diese zumeist angesichts des Gegners das andere Ufer erreichen müssen und damit unter Feindbeschuß, soweit diesen nicht eigener Feuerschutz oder künstlicher Nebel verhindert.

Die Sturmboote müssen daher möglichst unbemerkt an den Fuß transportiert, schnell zu Wasser gebracht und klein im Ziel sein. Oft wird schon hierbei Nebel eingesetzt, der aber auch für die eigenen Truppen nicht immer von Vorteil ist.

Sturmboote gehören zur Pioniertruppe. Diese hat für den Angriff frühzeitig mit den überzusetzenden Infanteriekräften zusammenzuarbeiten. All das muß in der Ausbildung intensiv geübt werden. Führer der Boote sind immer Pioniere. Diese bedienen die Sturmbootmotoren und bringen nach Absetzen der Infanteristen die Boote wieder zum eigenen Ufer zurück, um dort sofort die nächste Welle aufzunehmen. Solange bis alle vorgesehenen Infanteristen am gegnerischen Ufer sind. Oft ein verlustreiches Unternehmen.

Im Folgenden werden den einzelnen Abschnitten neben eigenen einleitenden Worten auch Originaltexte aus dem Merkblatt 45a/22 "Das Pionier-Sturmboot - Ausbildung und Einsatz" vom 1.9.1942 vorangestellt. Dort in () gesetzte Bezüge gelten nur für das Merkblatt und sind hier nicht zu berücksichtigen.



Eine Briefmarkenserie des Großdeutschen Reiches von 1944 zeigt Kampfsituationen verschiedener Waffengattungen. Daß hierbei ein Sturmboot für "Pioniere" zu sehen ist, zeigt, wie hoch deren Einsatz eingeschätzt wurde.

4
II
Merkbl.

45. / 32

den Dienstgebrauch!

Merblatt
Das Pioneer-Sturmboot

Ausgang und Einsatz

vom 1.9.42.



vermerkt 4.3.43.
Hitzendorfer Hfz.

Dieses Merkblatt aus 1942 mit vielen Gebrauchsspuren bildet für die folgenden Angaben die Grundlage.

DAS PIONIER-STURMBOOT

Allgemeines.

1. Das Pionier-Sturmboot (Pi.-Sturmboot) ist ein Kampfmittel der Pioniere. Es bringt den Angreifer über das Wasserhindernis an den Feind. Das leichte, flachgehende, wendige und schnelle Boot eignet sich besonders zum Angriff über Flüsse und Seen und zur Überwindung naher Entfernungen beim Landen an freier Küste.

2. Das Pi.-Sturmboot ist ein durch Spanten verstärktes Holzboot mit glatter Außenhaut. Die Länge beträgt 6 m, die größte Breite 1,50 m. Das Gewicht ist 180 kg (mit Abdeckung 230 kg).

Es ist in 3 verschiedenen Ausführungsformen vorhanden, und zwar offene Boote, Boote mit abnehmbarer Abdeckung (36) und fest abgedeckte Boote.

Die offenen Boote und die Boote mit abnehmbarer Abdeckung lassen sich auf dem Pi.-Sturmboot-Anhänger verladen. Die Boote mit fester Abdeckung müssen besonders verladen werden (s. 23 u. 24).

3. Im Einsatz des Pi.-Sturmbootes ist der einzelne Pi.-Sturmbootführer auf sich selbst gestellt und auf sein Können und seine Einsatzfreudigkeit angewiesen. Dieser Tatsache ist bei der Auswahl der Pi.-Sturmbootfahrer und ihrer Ausbildung Rechnung zu tragen.

TRANSPORT

Transportiert werden die Boote im Dreierpack und möglichst unsichtbar (oft in der Nacht zuvor) nahe an das Ufer gefahren. Dort werden sie bei Angriffsbeginn mit Hilfe der zu transportierenden Infanteristen schnell

über die letzten Meter zu Wasser gebracht. Der starke Sturmbootmotor bringt dann das Boot schnell zum gegenüberliegenden Ufer.



Ein Pionier-Sturmbootanhänger mit drei Booten, in der üblichen Art diese zu transportieren.



Hier der Transport auf einem Zivil-Lkw. Siehe die noch vorhandene zivile Fahrzeug-Nr. und die an der Heckklappe befindliche Bezeichnung WH (BA).



Ein Stornboot wird vom Anlnger in die Bereitstellung gebracht. Vermutlich ein bungsbild.

BEREITSTELLEN UND ZUWASSERBRINGEN

3. Bereitstellung.

25. Die Bereitstellung wird in Deckung möglichst nahe am Wasser und möglichst bei Nacht vorgenommen. Für die Annäherung in die Bereitstellung und für das Zuwasserbringen des Pl.-Sturmbootes ist eine eingehende Erkundung der Ufer- und Wasserverhältnisse durchzuführen.

Die Pl.-Steuerleute sind frühzeitig mit ihrem Auftrag vertraut zu machen und gründlich auf den Einsatz vorzubereiten.

4. Höchstbesatzung.

26. 2 Pl.-Steuerleute und 6 Mann, bei starkem Strom oder zusätzlicher Belastung mit Waffen und Munition (z. B. 1. u. 2. Pl.-Steuerleute und 6 Mann).

5. Zuwasserbringen.

27. Zum Vorbringen der Bootskörper und Motoren sind die Mannschaften der ersten und zweiten Welle notwendig.

An Kräften sind mindestens erforderlich:

für Bootskörper 6 Mann,

für Motor 4 Mann,

zusammen 10 Mann.

Um die Geschwindigkeit des Pl.-Sturmbootes besser auszunutzen und um dem Gegner ein geringes Ziel zu bieten, ist möglichst senkrecht überqueren des Flusses anzustreben. Bei breiten Flüssen, etwa über 200 m, sowie bei Stromgeschwindigkeiten über 2 m/s werden die Pl.-Sturmboote entsprechend oberstrom (bis zu 70 m) der vorgesehenen Landestelle zu Wasser gebracht, um den Abtrieb auszugleichen.

Überübergieren ist deshalb unzumutbar, weil dabei mehr Zeit benötigt und dem Gegner ein größeres Ziel geboten wird.

Ist nach Feindlage (Artilleriefeuer) sind die Motoren möglichst schon vor dem Vorbringen kurz anlaufen zu lassen, um das Anspringen zu erleichtern.



Oben und unten:
Neben dem Boot in Bereitstellung liegend, wird auf den Übersetzbefehl gewartet.





Es kann nur noch Minuten dauern...



...jetzt noch Sekunden...



Oben:

... dann mit vereinten Kräften, schnell und oft unter feindlichem Feuer, beginnt die Zuwasserbrückung.

Rechts:

Hier geht es durch eine, oft sehr breite Nebelwand, um möglichst lange dem Gegner den Ort des Überganges zu verschleiern.



Unten:

Ein weiterer gefährlicher Zeitpunkt ist das Einbooten und Finden von genügend tiefem Wasser zur Nutzung des Motors.





Dieses Foto diente dem Zeichner als Vorlage zum Titelbild (BA).

DAS ÜBERSETZEN

6. Überfegen.

28. Beim Überfegen ist der Pi.-Steuermann nur so weit aufgerichtet, wie es die Übersicht und die Bedienung des Motors unbedingt erforderlich macht. Alle übrigen Insassen knien (lauern) in dem Boot möglichst weit zum Heck und so, daß die Körper nicht über das Schandek ragen (Bild 1). Ist mit feindlicher Gegenwehr am andern Ufer zu rechnen, ist im Bug des Bootes eine Waffe (Ic. M. G., M. P. oder Gewehr) als Feuersturz einzusetzen.

Bild 1.

Pi.-Sturmboot beim Übergang.



Die übergefegten Mannschaften verlassen schnellstens das Boot und gehen in Stellung. Der Bootsmann setzt sofort wieder ab; damit das Pi.-Sturmboot die nächste Welle herüberholen kann.

Rechts:
Ein Ausschnitt aus der
Vorschrift zum Übersetzen.

Unten:
Und hier ein Foto der Praxis (BA).





Eines der verbreitetsten Bilder über Sturmbooteinsätze. Es zeigt einen Sturmboot-Steuerer in Ausübung seiner Tätigkeit.

Rechts:
 Daß sich auch Offiziere als
 Sturmbootführer betätigten
 war nicht üblich, und ist
 wohl nur in Notfällen
 vorgekommen.



Unten:
 Dieses Foto stammt vom
 Übersetzen auf dem Dnepr, 1941.
 An der Mitnahme eines Fahrrades,
 der Haltung des Sturmbootführers
 und dem fehlenden Nebel ist zu
 erkennen, daß es sich hier um eine
 spätere, weniger gefährvolle Fahrt
 handelt.





*Oben:
Auch hier handelt es sich
vermutlich um eine
spätere Übersetz-Welle.*



*Links:
Zwei Boote in
Sturmfahrt.*

*Unten:
Auch dies ist es eine
spätere Überfahrt,
da der MG-Schütze
im Bug sein MG nicht
feuerbereit hält.*





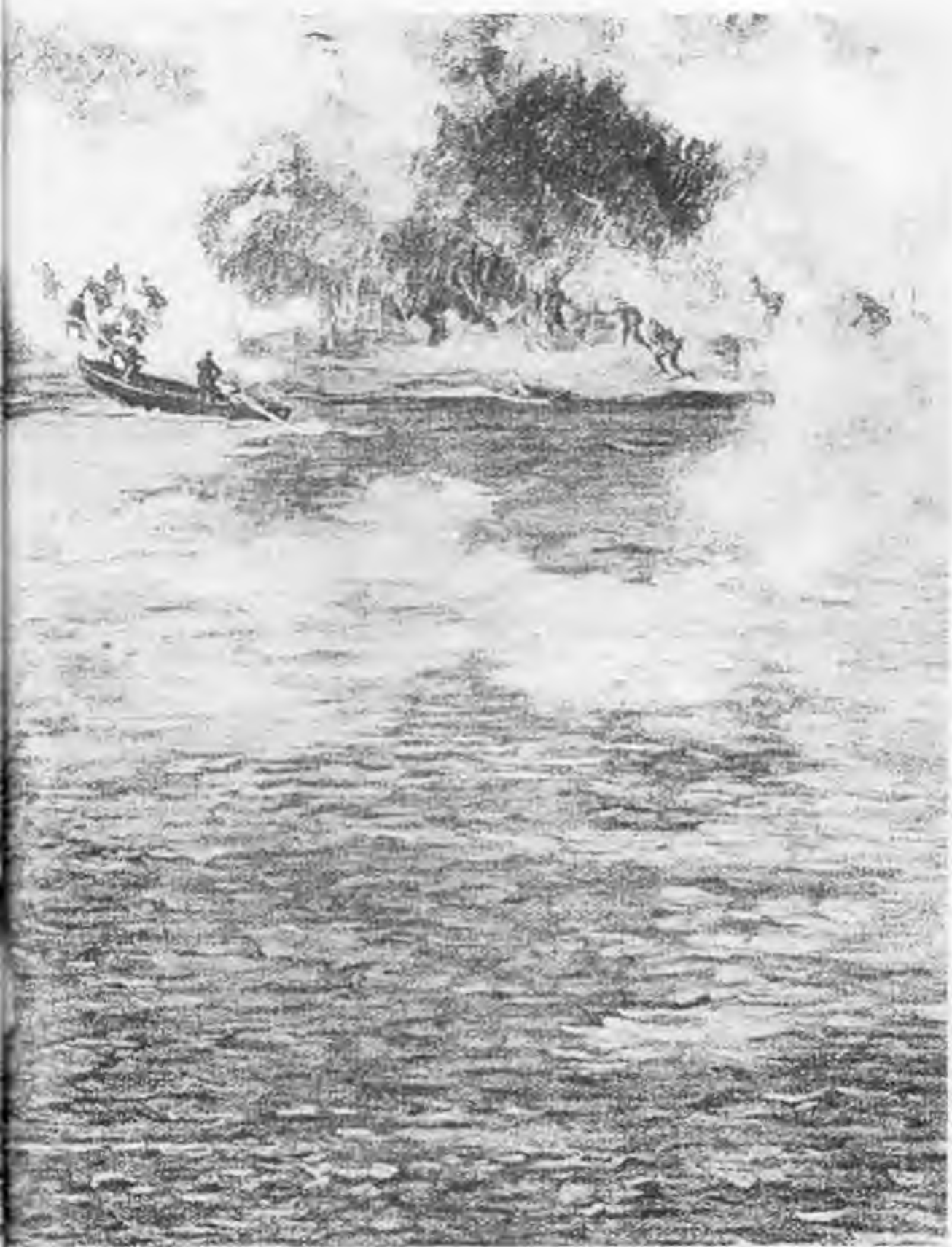
Ein etwas verwirrendes Foto mit einer Besatzung, die rudert und anscheinend aufrecht im Boot sitzt. Vermutlich überholt hier ein Sturmboot einen Floßsack. Das Sicherungsboot im Hintergrund verweist auf eine Übung.



Auch dieses Foto ist sicher ein Übungsbild, da von der Besatzung Schwimmwesten getragen werden.



Auf dieser Zeichnung ist das Übersetzen, die Anlandung und die Rückkehr des leeren Bootes (links) zu einem weiteren Übersetzen gut erkennbar.





*Links:
An der Spitze des Bootes liegt der
MG-Schütze der zu transportierenden
Gruppe. Mit seinem MG in der
Halterung feuert er bereits während
des Übersetzens auf das gegnerische
Ufer.*



*Rechts und unten:
Typische Fotos vom Übersetzen.
Es sind zumeist Übungsbilder,
da das Fotografieren eines scharfen
Übersetzens - insbesondere bei den
ersten Wellen - zu gefährlich war.*





Übungsfotos auf einem großen, eisführenden Fluß.





Die Phase des Übersetzens bot für Zeichner der Propagandakampagnen immer Motive für Aktionsbilder. Hier ist im Vordergrund erhalten dabei Unterstützung von Stukas und eigener Artillerie



...armboot der zweiten Welle zu sehen. Im Hintergrund, am feindlichen Ufer, landen gerade Boote der ersten Welle. Sie



Durch die Wellen des Vordermannes.

ANLANDUNG



Kurz vor der Anlandung, wobei - je nach Uferbeschaffenheit - die Boote direkt auf das Ufer fahren oder seitwärts anlegen.



Die Angaben zu diesem Foto sprechen von einem Übersetzen bei Kremenchuk am Dnepr. Die Ortsangabe kann stimmen, ein scharfer Einsatz ist es aber nicht.



*Anlandungen:
Oben seitwärts;
rechts direkt auf
das Ufer.*





Da es hier ein flaches Ufer ist, schiebt sich der Bug des Bootes auf das Ufer.



Eines der wenigen echten Kampffotos (Djepr. 1941). Es zeigt vermutlich die Rückkehr eines Bootes zum eigenen Ufer, auf dem jedoch bereits feindliches Feuer liegt. Gut erkennbar ist die Halterung für das MG am Bug des Sturmbootes.



Auch hier ist das Boot auf das Ufer geschoben worden. Die weißen Drilllich-Hosen der Soldaten weisen auf eine Übung hin (BA).



Weitere Verstärkungen setzen über. Vorn wird ein vollbesetztes Boot zur erneuten Überfahrt gewendet.

ANDERE VERWENDUNGEN DES STURMBOOTES

7. Pi.-Sturmboot zwischen zwei großen Floßsäcken.

29. Sobald infanteristische Feindeinwirkung auf den Fluß nicht mehr besteht, ist Übersetzen in großen Floßsäcken in Verbindung mit Pi.-Sturmbooten

Bild 2.

Pi.-Sturmboot zwischen zwei großen Floßsäcken.

Floßsackverankerung nicht dargestellt.



zweckmäßig (Bild 2). Hierdurch werden in der gleichen Fahrt wesentlich mehr Kämpfer übergesetzt.

Dabei sind die Floßsäcke möglichst weit vorn an den Seiten des Pi.-Sturmbootes zu befestigen, damit das Heck des Pi.-Sturmbootes noch etwas herausragt, um das Steuern zu erleichtern.

Tragkraft:

2 große Floßsäcke je 12 Mann	= 24 Mann,
Pi.-Sturmboot	= 6 Mann,
	<u>= 30 Mann.</u>

Zusätzliches Gerät: 2 Bindeleinen zum Anknüpfen der Floßsäcke.

Zwei Floßsäcke
gekoppelt an
einem Sturmboot.



Bild 3.
Drüden einer Floßsackfahre.



9. Drüden einer B.-Fähre (4 t).

31. Bau der Fähre siehe S. Dv. 220/3 b, Biff. 65 bis 71.

Bild 4.
Drüden einer 4 t.-B.-Fähre.



Beim Bau der B.-Fähre mit Zusatzgerät kann das Pi.-Sturmboot unter der Drüdenbede festgelegt werden. Die Steuerfähigkeit wird hierdurch erhöht. Die Verwendung ist auf schwachen Strom und für kurze Zeit beschränkt.

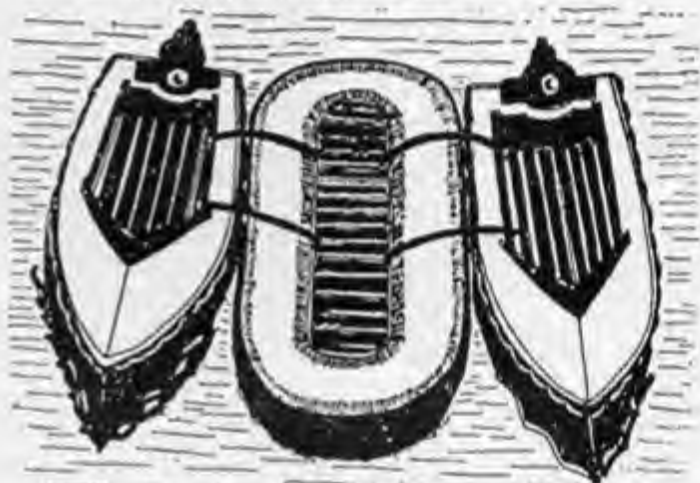
Gefangene Russen verlassen eine Floßsackfahre.





Eine 4t=B-Fähre gedrückt von einem Sturmboot.

Bild 5.
Großer Floßsack zwischen 2 Pl.-Sturmbooten.



Unten:
Ein großer Floßsack
wird an ein Sturmboot
gekoppelt.

Beim Fahren ist es zweckmäßig, den besten Pl.-
Steuermann auf das Steuerbord-Pl.-Sturmboot ein-



Auch zu kampflosen
Einsätzen wurden diese
schnellen und wendigen
Boote viel genutzt -
wie hier mit Soldaten
ohne Waffen.



Unten:
Nach dem Niederkämpfen des
Gegners kommen - vor dem
Bau größerer Föhren und
schließlich Brücken - immer
mehr Floßstücke und kleinere
Föhren zum Übersetzen von
schweren Waffen und ersten
Kfz zum Einsatz. Wegen ihrer
Schnelligkeit fahren in dieser
Zeit aber auch immer noch
Sturmboote.



EINSÄTZE AUF SEE

Bei den Kämpfen am Eismeer, in Finnland, an der baltischen Küste, der Adria und im ägäischen Meer kam es öfter zu Einsätzen auf großen Seen und im Meer.

Hierzu sagt das Merkblatt:

II. Das Pionier-Sturmboot beim Einsatz auf See.

1. Fahren auf See.

35. Das offene Pi.-Sturmboot ist für Brandung und schweren Seegang an sich nicht geeignet. Seine Verwendung in Seegang und leichter Brandung kann daher nur möglich gemacht und verantwortet werden, wenn die Seefähigkeit des Bootes durch bauliche Veränderungen erhöht und das Boot in Brandung und See seemannisch und sachgemäß gehandhabt wird.

36. Für den Einsatz des Pi.-Sturmbootes auf See sind an baulichen Veränderungen notwendig:

Der Einbau einer vierteiligen Abdeckung (Bug- und Heckabdeckung, Seitenabdeckungen und Schottwände) mit Wellenbrecher, um das Eindringen von überkommender See in das Bootsinnere zu verhindern.

Das Anbringen von dicken Kort-, Gummi- oder Kapotkuffeln in Höhe des Decks. Die um das ganze Boot laufenden dicken Wulste dienen in erster Linie zur Erhöhung der Querstabilität des Bootes. Um das Eindringen von Wasser in den Vergaser und zwischen Entlüftungslappen und Bündlerzen zu verhindern, ist die Schutzplane mit Einschnitten überzudecken. Bei Rotoren mit Ansaugluft-Vorwärmereinrichtung ist die Schutzplane nicht unbedingt erforderlich, lediglich Schutz der Bündlerzen.

37. Da die Einsatzmöglichkeit des Pi.-Sturmbootes begrenzt und vor allem von dem herrschenden Wind und Seegang und den verschiedenartigen örtlichen Verhältnissen abhängig ist, lassen sich genaue Anweisungen für die Bedienung des Pi.-Sturmbootes nicht geben. Es werden daher nur Hinweise gegeben, die als Richtlinien gewertet werden können, um die Handhabung des Pi.-Sturmbootes zu erleichtern und somit seinen Einsatz erfolgreich zu gestalten.

a) Die Brandung.

38. Besonders gefährlich ist die Brandung. Es ist dabei gefährlicher, von See aus vor oder mit der Brandung zu laufen, als von Land aus gegen sie anzufahren. Aber gerade von See aus wird die Brandung viel leichter unterschätzt als vom Lande aus, da nur die glatten Rücken der Brecher zu sehen sind.

Die äußerste Brandungslinie, in der sich die Wellen brechen, ist die schwerste und deshalb auch die gefährlichste. Je abschüssiger die Küste ist, um so näher dem Lande zu wird die Brandung eintreten.



Hier ein Boot beim Einsatz auf stürmischer See.



Diese Boote fahren auf der Ostsee zur Besetzung der Baltischen Insel Dagö vor der Bucht von Riga (Oktober 1941). Hier ist die Bugabdeckung gut erkennbar.



Eine der zahlreichen Vorübungen zum Unternehmen "Seelöwe" (Landung an der englischen Küste - 1940) durch ein Sturmkommando bei Le Havre. Es handelt sich hier um eine schon zuvor beschriebene Koppelung von Sturmboot mit Floßsäcken. Gut zu erkennen ist hier die Bug-(auch Heck-)Abdeckung mit Schwellbord, um bei höherem Wellengang eine Übernahme von Wasser zu verhindern.



Hier sind es Vorbereitungen zur Besetzung der Baltischen Inseln Dagö, Moon und Ösel 1941. Interessant das Verzurren einer 3,7 cm Pak auf einem dieser Floßsäcke.



Ohne Verluste ging es dabei (Moon) nicht.



Zur Besetzung der Insel Leros im Ägäischen Meer werden hier Vorbereitungen getroffen. Es ist immer noch das leichte Pionier-Sturmboot, nun jedoch mit einer Reihe von Veränderungen für Einsätze auf hoher See.

D 525/1

SECRET

Sturmbootmotor 39

**Beschreibung und
Bedienungsanleitung**

Vom 18. 4. 40

Unveränderter Nachdruck

Berlin 1941

A. Allgemeines

Der Sturmbootmotor 39 ist ein wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Vogermotor mit einer Leistung von 30 PS. Er arbeitet als Außenbordmotor.

Der Sturmbootmotor dient in erster Linie als Antrieb für das Sturmboot 39. Darüber hinaus kann er als Außenbordmotor zum Antrieb von Einzelpontons und Fahren verwendet werden. Er wird den bisherigen Außenbordmotor bei den Brücken-geräten allmählich ersetzen.

Leistung des Vierzylinder-Viertakt-Vogermotors 30 PS

Bohrung	76 mm
Hub	90 mm
Gesamthubraum	1633 cm ³

Drehzahl des Motors und der Antriebschraube 3000 U/min

Antriebschraube (3 Flügel) Durchmesser 275 mm

Fahrtgeschwindigkeit bei Verwendung am Sturm-

boot 28—30 km/Std.

Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters etwa 18 l

Fassungsvermögen des Schmierölbehälters etwa 4 l

Kraftstoffverbrauch 10—12 l/Std.

Ölverbrauch etwa 0,3 l/Std.

Höchstbetriebsdauer bei Dauerbetrieb mit einer

Kraftstoffbehälterfüllung 1½ Std.

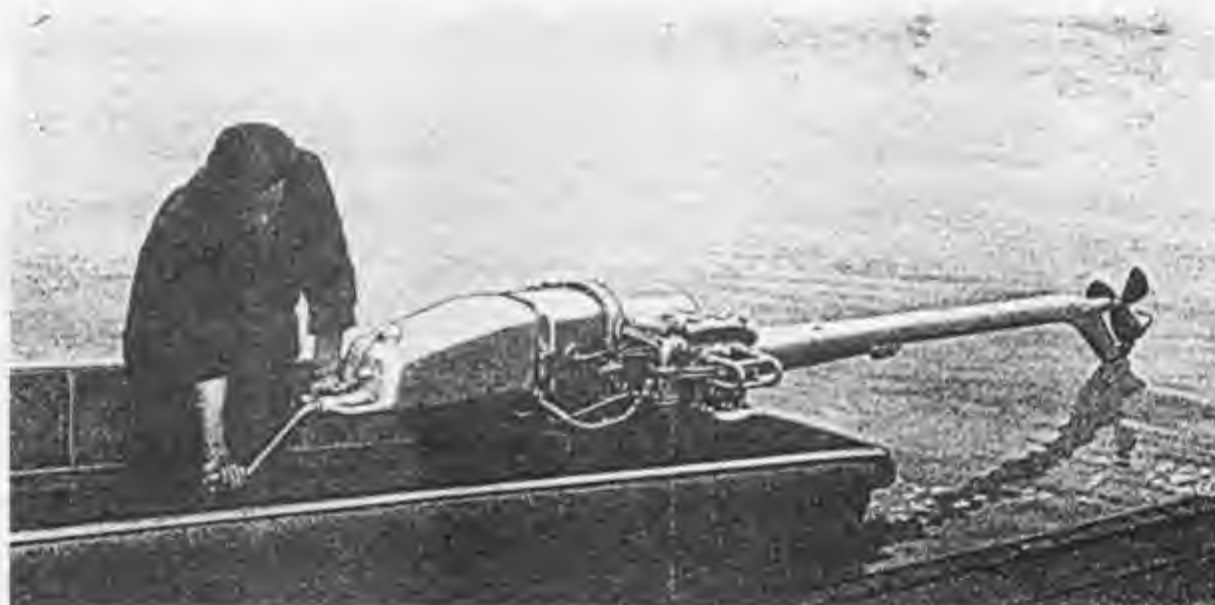
Staumasse des Motors: Länge 4125 mm

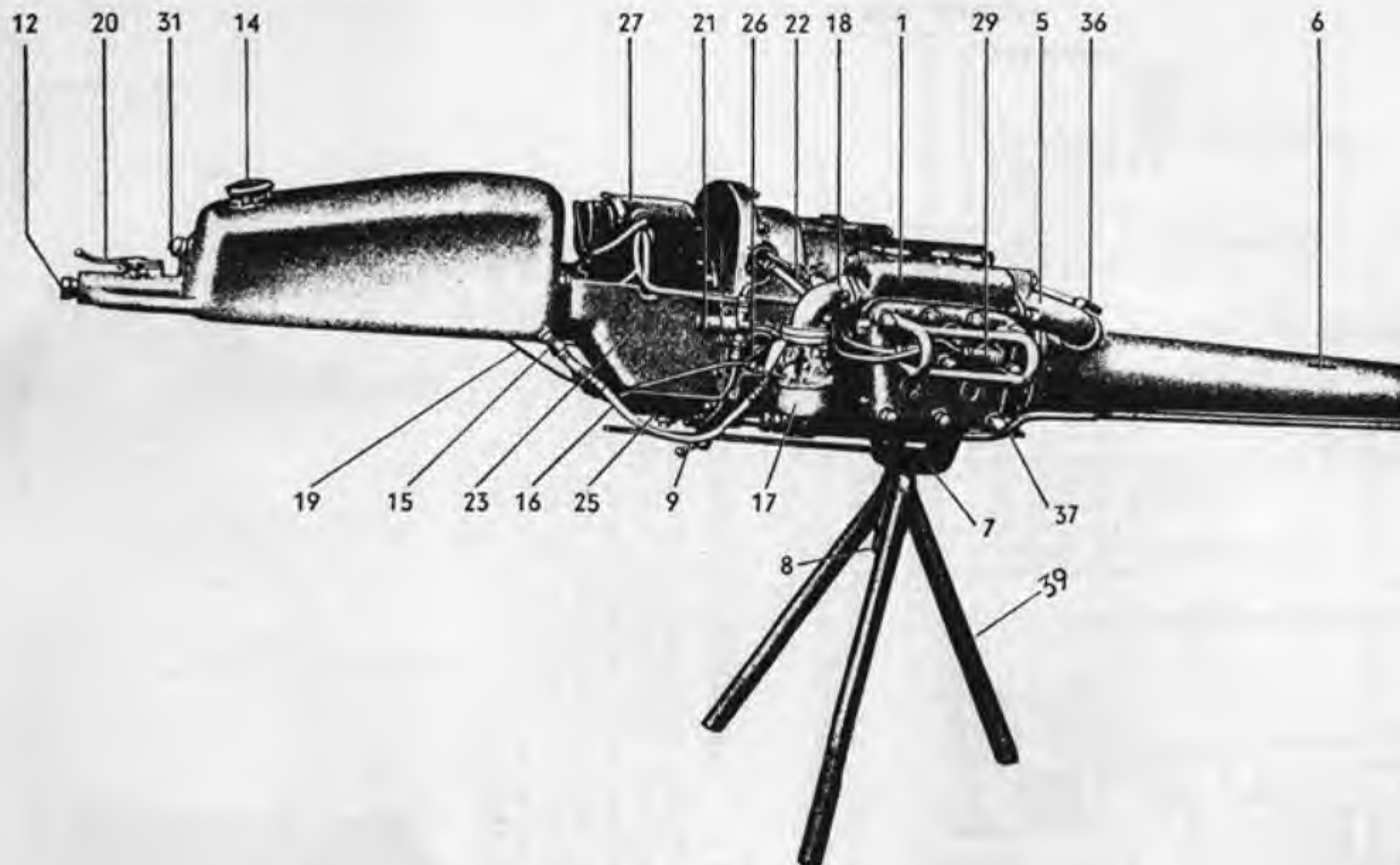
Breite 843 mm

Höhe 620 mm

Gewicht des Motors: (ohne Kraftstoff und Öl) 170 kg

(mit Kraftstoff und Öl) 187 kg





Motorblock

von der Seite des Öldruckmessers aus gesehen, mit abgenommenem Schutzhülse zum Magnetzündler

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1 Zylinderblock | 17 Vergaser | 27 Magnetzündler |
| 5 Auspuffrohr | 18 Ansaugtrichter | 28 Zündkerzen |
| 6 Auspuffschiffe | 19 Bodenzug zum Vergaser | 3 Kurzschlussknopf |
| 7 Befestigungsbügel | 20 Gashebel | 36 Kühlwasserausstritt an den Aus- |
| 8 Zapfen des Befestigungsbügels | 21 Kraftstoffeinspritzpumpe | 37 Kühlwasserabfahrbahn |
| 9 Knebel zur Motorfeststellung | 22 Abperr- und Entlüftungsbahn in | 39 Montagebod (Dreisein), |
| 12 Drehhülse | 23 Schmierölbehälter | Wammenlegbar |
| 14 Kraftstoffzuführungen | 25 Abfahrboden | |
| 15 Kraftstoffbahn | 26 Öldruckmesser | |
| 16 Kraftstoffleitung zum Vergaser | | |

D 325/1

Sturmbootmotor 39

Werkzeug

Gew. 25 kg

- a₁ 1 Rolle Isolierband
- b₁ 2 Kolbenringe
- c₁ 1 Platte mit 3 Kraftstoff- und 2 Luftdüsen
- d₁ 2 Kraftstoffleitungsschläuche¹⁾
- e₁ 1 Kombinationsgange
- f₁ 1 Kreuzmeißel
- g₁ 1 Lager für Antriebschraubenwelle
- h₁ Verschiedene Muttern
- i₁ 2 Nabenstreifringe
- k₁ 1 Puhlappen
- l₁ Verschiedene Scheiben
- m₁ 1 Schlosserhammer
- n₁ 1 Schneckenrad
- o₁ 1 Schraubenschlüssel, verstellbar
- p₁ 1 Schraubenzieher
- q₁ 1 Sechskantstiftschlüssel 14 mm Schlüsselweite
- r₁ 1 " 17 " "
- s₁ 1 " 19 " "
- t₁ 1 " 22 " "
- u₁ 1 Sonder(schlüssel¹⁾
- v₁ Verschiedene Splinte
- w₁ 1 Spritze¹⁾
- x₁ 2 Trichter
- y₁ 2 Ventile
- z₁ 4 Ventilsfedern
- a₂ 1 Ventilsfederhebezange
- b₂ 1 Vergaserschlüssel
- c₂ 2 Zündkerzen
- d₂ 1 Zündkerzenbürste
- e₂ 1 Zündkerzenreiniger

¹⁾ Nicht abgebildet.



Inhalt des Koffers „Werkzeug“

- a 2 Drehbühnen
- b 1 Ausheber für Kühlwasserpumpe¹⁾
- c 1 Bombenzug¹⁾
- d Verschiedene Dichtungen
- e Verschiedene Dichtungen
- f 1 Doppelschraubenschlüssel 11 und 14 mm Maulweite
- g 1 " 17 " 19 " "
- h 1 " 22 " 27 " "
- i 1 " 30 " 32 " "
- k 2 Drehstifte für Stellschlüssel
- l 1 Durchtreiber
- m 1 Einfachschraubenschlüssel 9 mm Maulweite
- n 1 " 11 " "
- o 1 " 12 " "
- p 1 Büchse Einseifmasse
- q 1 Einstelllehre für Magnetzündkerzen¹⁾
- r Verschiedene Federringe
- s 1 Flachstumpffelle
- t 1 Fühlerlehre
- u 1 Gabel für M.G.¹⁾
- v 1 Hakenschlüssel 34/36 mm Ringmutter Ø
- w 1 " 45/50 " "
- x 1 " 58/62 " "
- y 1 " 120/130 " "
- z 1 Halbbrundfelle

¹⁾ Nicht abgebildet.

AUSBILDUNG DER STURMBOOT-STEUERMÄNNER

B. Ausbildung am Pionier-Sturmboot.

I. Der Pionier-Steuermann.

4. Der Pi.-Steuermann hat einen selbständigen Kampfauftrag. Er ist zugleich Führer seines Bootes und Steuermann. Sein Einsatzwille ist entscheidend für das Gelingen des Angriffs. Seine Vertrautheit mit Boot und Wasser gibt den Bootsinassen Sicherheit.

5. Zur Ausbildung sind deshalb nur aufgeweckte und wendige, energische und bedingungslos einsatzfreudige Männer einzuteilen. Sie müssen ihrer Persönlichkeit nach die Gewähr geben, daß sie in allen Lagen klaren Kopf behalten und sachgemäß handeln. Charakterliche Eignung ist wichtiger als technisches Verständnis. Unzuverlässige Schüler sind bald auszumergen. Die Pi.-Steuerleute müssen Freischwimmer sein.

Die Bedienung des Pi.-Sturmbootes besteht aus dem Pi.-Steuermann und dem Bootsmann. Beide sind gleichmäßig auszubilden.

II. Umfang der Ausbildung.

6. Die Ausbildung am Pi.-Sturmboot gliedert sich in eine theoretische und eine praktische Ausbildung und erstreckt sich auf etwa 3 Wochen. Besonderer Wert ist auf das zweckmäßige Zueinandergreifen der einzelnen Ausbildungszweige zu legen. Der Lehrfilm „Das Sturmboot“ gibt für die Ausbildung wertvolle Hinweise. Der Abschluß ist die Pi.-Steuermannprüfung für Pi.-Sturmboote.





1. Theoretische Ausbildung.

7. Sie umfaßt die technische und taktische Ausbildung.

8. Die technische Ausbildung erstreckt sich auf:

- a) Aufbau und Wirkungsweise des Pi. Sturmo 39 (D 525/1).
- b) Wartung und Pflege des Pi. Sturmo 39.
- c) Erkennen und Beheben von Störungen am Pi. Sturmo 39.
- d) Polizeiverordnung für Binnenschiffahrtsstraßen (für das in Frage kommende Gewässer).
- e) Ausweichregeln (V. Dv. 220/3 a, Ziff. 66 u. 67).
- f) Besondere Stromverhältnisse.
- g) Verhalten im Pi.-Sturmboot bei Gefahren verschiedener Art (Kentern, „Mann über Bord“).
- h) Fassungsvermögen, Sicherheitsbestimmungen.

9. Bei der Ausbildung im Pi.-Sturmboot für ortsnähe Küstenfahrt ist noch zusätzlich zu lehren:

- a) Orientieren auf See in Küstennähe,
- b) Tag- und Nachtsignale und Seezeichen,
- c) Meereskunde, insbesondere Gezeiten, Untiefen, Brandung, Strömung,
- d) Verhalten bei Sturm, Brandung, Sturmflut.

10. In der taktischen Ausbildung ist der Angriff über einen Fluß und gegen eine Küste unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes der Pi.-Sturmboote und des Zusammenwirkens mit anderen Waffen und anderen Wasserfahrzeugen zu schulen. Feuerschuß und Einsatz künstlichen Nebels sind hierbei besonders zu lehren. Der Unterricht ist an Sand- und Wasserläufen durchzuführen.





Anlegen einer Teilschutzplane am Motor gegen Witterungseinflüsse.



Ein Boot wird durch Auszubildende (NSKK) zu Wasser gebracht. Im Hintergrund stehen zwei Ausbilder des Heeres.



Ausbildungsdienst





Hier handelt es sich um Angehörige der Luftwaffe (Div. Hermann Göring?) bei der Ausbildung an einem seeflüchtigen Sturmboot. Gut erkennbar die Verstärkungen beiderseits des Kiels.





Auch hier sind es Angehörige der Luftwaffe, die am verstärkten Sturmboot Ausbildungsdienst betreiben.





Ein Sturmbootfahrer mit einem gerade verliehenen Eisernen Kreuz II. Klasse. In dieser Form wurde es nur am Tage der Verleihung getragen.

DAS SCHWERE STURMBOOT 42

Das schwere Sturmboot zeichnet sich durch eine größere Länge und zwei fest eingebauten Dieselmotoren aus. Es kam nur in geringer Zahl und dann zumeist

auf offener See zu Einsätzen. Hinsichtlich des Aufbaus gab es verschiedene Ausführungen - mit und ohne Kajüte.



Ein Schweres Sturmboot 42 im Mittelmeer. Es erreichte Geschwindigkeiten von über 42 km pro Stunde.



Anlandung eines Schweren Sturmbootes 42. Es hatte eine Länge von 14,50 m, war 3 m breit und zeigte einen Tiefgang von 0,65 m. Es wog 9,5 t, hatte zwei Dieselmotoren mit je 250 PS und konnte 40 Soldaten transportieren.



Ein Schweres Sturmboot mit Kajütaufbau. Es diente vorrangig als Führungsboot (s. Antennen) bei Landungsunternehmen.



Sturmbootmotor 39 - Der Unteroffizier zeigt auf seinem linken Ärmel das Tätigkeitsabzeichen: "Steuermann".

Waffen-Arsenal Sonderband S-45

Verkaufspreis: DM 19,80 / öS 145,- / sfr 19,00



Das Übersetzen findet - so mit Gegenwehr zu rechnen ist - unter Feuerschutz und Verwendung von Nebel statt.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt